

Werk

Titel: Die Ausbreitung der Kolonialkultur in den Kolonien

Autor: Jaeger, Fritz

Ort: Berlin

Jahr: 1914

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1914 | LOG_0180

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Die Ausbreitung der Kolonialkultur in den deutschen Kolonien.

Von **Fritz Jaeger**, Berlin.

Alle jungen Kolonialländer, so verschieden sie auch sein mögen in ihrer Natur und der Kultur ihrer Bewohner, haben einen geographischen Charakterzug gemeinsam: Das Eindringen einer neuen Kultur, die allmählich über das ganze Land sich auszubreiten strebt. Dadurch unterscheiden sie sich von alten Kulturländern, in denen die Kultur bereits das ganze Land erfaßt und sich dem Land angepaßt hat. In jenen erfolgt der Kulturfortschritt hauptsächlich extensiv durch die räumliche Ausdehnung der Kultur über neue Gebiete, während in diesen nur intensiv, durch Steigerung der Kultur ein Fortschritt erzielt werden kann. In den alten Kulturländern ist alles nutzbare Land so gut ausgenützt, als es die Kulturhöhe erlaubt, in den jungen Kolonialländern aber finden wir weite nutzbare Gebiete, die von der Kultur noch unberührt sind. Die neue Kultur hat zunächst nur sehr kleine Flächen im Besitz, breitet sich aber stetig aus, den Landschaftscharakter oft stark verändernd. In alten Kulturländern haben wir einen verhältnismäßig stabilen Kulturzustand, in den Kolonialgebieten aber findet eine Kulturbewegung statt. Die fortwährende Veränderung des Kulturzustandes ist das Hauptmerkmal der jungen Kolonialländer. Die länderkundlichen Darstellungen, die in der Beschreibung alter Kulturländer zuerst methodisch erprobt sind, für Kolonialländer ihr Material wesentlich den Werken der Entdeckungsreisenden entnehmen, vernachlässigen leicht diesen Gesichtspunkt. Wir wollen hier am Beispiel der deutschen Kolonien das Eindringen der Kolonialkultur in seiner geographischen Bedingtheit verfolgen. Wir betrachten zuerst

I. Die natürlichen Grundlagen der Kolonisation.

Deutschland besitzt sieben weit voneinander und vom Mutterland entfernte Kolonialgebiete sehr verschiedener Größe, vier Landstücke auf dem afrikanischen Kontinent, zwei Inselgebiete und einen Küstenpunkt

an den Fluten des Stillen Ozeans. Das eine Inselgebiet, das Schutzgebiet Neu-Guinea, zu dem ja außer dem Kaiser-Wilhelms-Land auf der Insel Neu-Guinea noch der Bismarckarchipel, die Salomoinseln Buka und Bougainville, die Mariannen, Palauinseln, Karolinen und Marschall-Inseln gehören, ist in zahllose kleine Landräume zersplittert, die über eine Fläche von der Größe Europas zerstreut sind. Es ist ein riesiges Meeresgebiet mit vielen kleinen und einigen großen Inseln darin. Nur insofern kann es als eine Kolonie gelten, als keine fremden Kolonien dazwischen liegen. Was die riesigen Entfernungen vom Mutterland betrifft, so liegt Samoa, die entfernteste Kolonie auf dem entgegengesetzten Meridian wie das westliche Deutschland. Der nächste Weg dahin geht über den Nordpol. Der tatsächliche Weg von Deutschland um West-Europa herum, durch den Suezkanal, gehört zu den größten Entfernungen, die es auf der Erde gibt. Mit Eröffnung des Panama-Kanals wird er bedeutend abgekürzt.

Alle unsere Kolonien liegen am Meer. Sie haben sich aus Küstenstrichen entwickelt, denen ein Hinterland angeschlossen wurde. Sie sind vom Mutterland aus nur über das Meer zugänglich mit Ausnahme von Kiautschou, das wir mit der sibirischen Bahn und den Anschlußstrecken erreichen können.

Ihrer natürlichen Beschaffenheit nach haben unsere Kolonien viel Gemeinsames. Abgesehen von Kiautschou, das in der Breite von Gibraltar liegt, sind alle tropische Kolonien. Auch Deutsch-Südwestafrika hat bis auf einen kleinen Teil im Süden tropische Sommerregen, die dem Höchststand der Sonne folgen. Die Südsee-Inseln sowie das Küstengebiet und das südliche Drittel von Kamerun gehören zu den regenreichen Tropenländern, in denen bei hoher Temperatur und mindestens $1\frac{1}{2}$ m jährlichem Niederschlag die Pflanzenwelt sich am üppigsten entwickelt. Sie sind größtenteils mit Regenurwald bedeckt und daher schwer zugänglich. In Togo und Ostafrika fallen nur in den Gebirgen genügende Regenmengen, um Regenwälder zu erzeugen. Das sind die Gebiete, in denen die anspruchsvollen tropischen Kulturpflanzen gedeihen, namentlich Kautschuk, Kakao, Kaffee, in West-Afrika die Ölpalme. Dagegen gehören Ost-Afrika, Togo, Südwest und das mittlere und nördliche Binnenland von Kamerun zu den periodisch trockenen Tropengebieten. Hier ist die Vegetationsperiode auf die Regenmonate beschränkt, während in der Trockenzeit die Vegetation schläft wie bei uns im Winter. Bei reichem Regenfall lassen diese Gebiete den Ackerbau zu, außerdem sind sie durch ihren Graswuchs für Viehzucht sehr geeignet. Von Kolonialkulturpflanzen gedeihen hier unter vielen andern Baumwolle, Sisalagave, Manihot-Kautschuk, Erdnuß. Die Kokospalme ist allen nicht wüstenhaften tropischen Küstenländern eigen, daher

auch allen unsern Kolonien außer Kiautschou und Südwest-Afrika. Je weiter wir nach Norden und Süden gehen, desto kürzer und unergiebiger wird im allgemeinen die Regenzeit. In Südwest hat nur im äußersten Norden, im Ambo-Land, der Regenfall den Eingeborenen genügt, um ihre Felder zu bestellen. Oft genug verursacht hier spätes Einsetzen oder Spärlichkeit der Regen Mißernte und Hungersnot. Das übrige Land war bisher ganz auf extensive Viehzucht angewiesen. Es gilt manchen Kennern als das beste Weideland Süd-Afrikas. Das Trockenfarmverfahren, das bei 250 mm jährlichem Niederschlag noch den Ackerbau gestattet, eröffnet ihm neue Möglichkeiten. Nur der bis 100 km breite Küstenstrich ist regenlose, landwirtschaftlich wertlose Wüste.

Die heißen und dabei regenreichen Tropenländer gestatten den Weißen nicht, dauernd dort zu leben. Teils wirkt die Schwüle direkt schädigend auf den Körper ein, teils gefährden Krankheiten, die durch Blutparasiten hervorgerufen, durch stechende Insekten übertragen werden, namentlich die Malaria, Gesundheit und Leben. Auch die periodisch trockenen Gebiete sind in tieferen Lagen noch ungesund. Wo aber die Meereshöhe kühlere Temperaturen, insbesondere nächtliche Abkühlung mit sich bringt, da ist das Klima angenehm und die tropischen Krankheiten treten selten oder gar nicht auf. In solchen tropischen Hochländern können Weiße dauernd leben, wie namentlich die Bevölkerung Britisch-Ostafrikas unter dem Äquator beweist. Deutsch-Südwestafrika mit Ausnahme des Ambo-Landes, wohl 100 000 qkm der Hochländer von Deutsch-Ostafrika und vielleicht halbsoviel vom Kameruner Hochland, sind für weiße Besiedelung geeignet. Je weiter mit dem Eindringen der Kultur die Sanierung ungesunder Örtlichkeiten fortschreitet und je bessere Hilfsmittel uns die Hygiene an die Hand gibt, desto größere Landstriche werden dauernd besiedelbar sein. Auch manche der kleinen Südsee-Inseln haben trotz des Regenreichtums ein gesundes Klima, weil der Seewind Kühlung bringt und die Fieber übertragenden Moskitos nicht aufkommen läßt. Wenn diese Länder für dauernde Besiedelung durch Weiße geeignet sind, so heißt das nicht, daß es Länder sind, die eine Massenauswanderung aus Deutschland aufnehmen könnten. Diese Hoffnung, die man anfangs an die Kolonien knüpfte, ist unerfüllbar. Denn erstens sind in den gesunden Tropenhochländern wegen ihrer Trockenheit große Flächen für jeden landwirtschaftlichen Betrieb erforderlich, zweitens hat die Erfahrung gezeigt, daß nur größere Betriebe, für die mindestens 10 000 M. Anlagekapital erforderlich sind, wirtschaftlich gedeihen können. Beide Umstände schließen die Masseneinwanderung aus.

Größeren Mineralreichtum haben bisher nur Deutsch-Südwestafrika mit seinen Diamanten und seinem Kupfer und die Südsee-Inselchen Nauru

und Angaur mit ihren Phosphaten aufzuweisen. Noch wichtiger mögen vielleicht die Kohlen- und Eisenlager in Schantung, im Hinterland von Kiautschou werden. In Ost-Afrika lassen die bisherigen Mineralfunde von Gold, Glimmer, Salz usw. nur kleinere Werte erwarten, in den übrigen Kolonien wissen wir noch so gut wie nichts von nutzbaren Mineralien. In allen Kolonien ist es möglich, ja wahrscheinlich, daß bei genauerer Erforschung noch abbauwürdige Mineralvorkommen gefunden werden, doch wird man gut tun, keine allzugroßen Hoffnungen darauf zu setzen.

Das sind, in knappsten Zügen, die physischen Grundlagen unserer Kolonisation. Dazu treten kulturelle Faktoren, an die ich nur erinnern will. Alle unsere Kolonien, außer dem Kiautschougebiet, sind von Völkern ziemlich oder sehr niedriger Kultur bewohnt. Diese bilden nur kleine politische Verbände von sehr geringer militärischer Macht und waren überdies in der Regel einander Feind. Wirtschaftlich vermögen sie das Land nur sehr schwach auszunützen. Bergbau, außer einer primitiven Eisengewinnung, ist ihnen unbekannt, der Ackerbau hat die sehr extensive Form des Hackbaus, die nur einer kleinen Bruchteil der Bodenfläche für die jährliche Feldbestellung auszunützen gestattet, die Viehzucht wird unrationell und oft mehr aus Liebhaberei als zu wirtschaftlichem Nutzen betrieben. Die weiten Länder sind nur dünn besiedelt, große Landstriche sind noch ungenützte Wildnis. Daher konnten wir mit den verhältnismäßig geringen Machtmitteln, die wir so fern von der Heimat nur entfalten können, diese Länder politisch unterwerfen; daher besteht für uns die Möglichkeit der wirtschaftlichen Kolonisation, denn wir können viel höhere Werte in dem Land erzeugen als die Eingeborenen; daher können wir in mannigfacher Weise Kultur in unsere Kolonien tragen und damit das moralische Recht zur Kolonisation gewinnen. Die kulturgeographische Bedingung für jede Kolonisation ist die Kulturspannung zwischen Kolonialvolk und Eingeborenen, zwischen Mutterland und Kolonie. Wie die Luft von Stellen hohen Drucks nach Stellen niederen Drucks fließt, so wird die Kultur durch die Kolonisation von den Gebieten hoher Kultur nach Gebieten niederer Kultur übertragen. Vor allem ist die militärisch-politische und die wirtschaftliche Überlegenheit des kolonisierenden Volkes notwendig. Denn jede Kolonisation ist zunächst eine Machtfrage, da kein Volk sich freiwillig einen fremden Eingriff gefallen läßt, selbst wenn er noch so sehr zu seinem Besten diene. Ferner ist sie ein Geschäft des Mutterlandes, das um so besser geht, je mehr Erzeugnisse die Kolonialgebiete liefern. Könnten sie unter der Herrschaft der Eingeborenen mehr liefern, als unter der des Kolonialvolks, so würde dieses ja durch die Kolonisation seine eigenen Interessen schädigen.

II. Arten und Stufen der Erschließung.

Das Eindringen der Kolonialkultur nennen wir von unserm Standpunkt als kolonisierendes Volk die Erschließung der Kolonien. Sie geht, je nach dem Widerstand oder der Förderung, welche die Kolonialländer ihr bieten, sehr verschieden rasch von statten. Außerdem dringen die einzelnen materiellen und geistigen Kulturgüter in sehr verschiedener Weise und Schnelligkeit ein. Manche Erzeugnisse breiten sich durch den Handel rasch über das ganze Land. Europäische Glasperlen dienten in vielen Teilen Afrikas als Schmuck lange bevor ein Weißer die Gebiete betreten hatte. Andere Kulturerscheinungen, bei denen eine gewisse Anpassung an das fremdartige Land nötig ist, bei denen wir erst „koloniale Erfahrungen gewinnen müssen“, dringen schwieriger und langsamer ein. Die europäischen Pflanzungen beschränken sich meistens noch auf die Küstengebiete. Es wäre interessant, auf einer Karte alljährlich die Grenze einzuzeichnen, bis zu der z. B. Baumwolle für die Ausfuhr angebaut wird. Geographischer wären Karten, in denen für einen bestimmten Zeitpunkt die Verbreitungsgrenzen verschiedener Elemente der Kolonialkultur eingetragen wären. Nehmen wir einmal an eine Kolonie, die von der Küste aus erschlossen wird, wäre überall von gleicher Beschaffenheit. Dann würden die Verbreitungsgrenzen der Kulturelemente alle zur Küste parallel laufen. Von der Küste landeinwärts würden wir in immer weniger erschlossene und kultivierte Gebiete kommen. In Wirklichkeit bedingen die geographischen Verschiedenheiten ein sehr ungleiches Eindringen. Wir wollen hier die charakteristischsten Kulturerscheinungen in der Art ihres Eindringens verfolgen und untersuchen, welche Stufen der Erschließung sich unterscheiden lassen.

Das erste Auftreten Deutschlands in Afrika und der Südsee löste den Wettlauf der europäischen Nationen um den Besitz dieser einzigen noch nicht vergebenen Erdteile aus. In nur 1½ Jahrzehnten, von 1885 bis 1900 wurden diese ungeheuren Landflächen und Inselgebiete fast völlig aufgeteilt. Die *A b g r e n z u n g* der Kolonien gegen den Besitz anderer Nationen ging überaus rasch von statten und bildete das Anfangsstadium der Kolonisation. In der Regel wurde erst an einigen Küstenpunkten die Flagge gehißt. Der so besetzte Küstenstrich wurde vertraglich gegen die Küsten der Nachbarn abgegrenzt. Dann wurden „Interessensphären“ vereinbart, deren Grenzlinien man von den Grenzpunkten der Küstenstriche landeinwärts zog. Nur vereinzelt folgten diese Linien einer natürlichen Grenze, z. B. im Süden von Deutsch-Südwestafrika dem Oranjefluß. Oft wurden sie auf der Karte gezogen, ohne die geringste Rücksicht auf die physischen und ethnographischen Verhältnisse, ja durch völlig unbekanntes

Land hindurch. So entstanden die Linealgrenzen wie die Nord- und die Südgrenze Kameruns, die Nordgrenze von Deutsch-Ostafrika bis zum Kilimandscharo. Die rückseitige Begrenzung der Interessensphären wurde bei den meisten europäischen Kolonien in Afrika zunächst nicht festgelegt. Infolgedessen suchten alle Nationen, ihre Gebiete soweit als möglich landeinwärts auszudehnen. Dabei gelang es Frankreich, sein nordwestafrikanisches Kolonialreich zu gründen, indem es alle englischen und deutschen Kolonien der Guinea-Küste umklammerte und ihnen das entferntere Hinterland abschnitt. Von den Rändern des Kontinents wuchsen die Interessensphären ins Innere, einander entgegen. Das zwang bald dazu, sie völlig abzugrenzen. Die Binnengrenze von Deutsch-Ostafrika lehnt sich an die natürlichen Grenzen der drei großen Seen an. Im übrigen mußten gerade die Binnengrenzen vielfach durch unbekanntes Gebiet gezogen werden in Gestalt von Meridianen, Parallelkreisen und Diagonalen. Die Grenzen von Deutsch-Südwest, die von Kamerun vor 1908 und besonders die von Kaiser-Wilhelms-Land, welche in der ganzen Länge durch das völlig unbekannte Innere von Neu-Guinea gezogen wurden, sind typisch. In Deutsch-Südwest und Neu-Guinea werden diese Linealgrenzen noch heute nicht als unbequem empfunden, weil sie durch unwirtliche oder unzugängliche Gebiete laufen. Dagegen führte die winklige Mißgestalt Kameruns alsbald das nächste Stadium der Grenzentwicklung herbei, die Grenzregelung auf Grund einer Vermessung im Gelände. Dabei suchte man die Linealgrenzen durch sichtbare Naturgrenzen zu ersetzen. Mit Vorliebe wurden Flußläufe, aber auch Wasserscheiden dafür gewählt. Die Grenze gegen Britisch-Nigerien erforderte nur geringe Anpassungen der Linealgrenze an das Gelände, dagegen hat die Grenzregelung gegen Französisch-Kongo im Jahre 1908 die Gestalt Kameruns stärker beeinflußt. Zahlreiche Linealgrenzen wurden durch Flußgrenzen ersetzt, insbesondere erhielt die Südostecke eine gute Grenze durch die Anlehnung an die schiffbaren Flüsse des Kongosystems, den Sanga und den Dscha. Bei der Erweiterung Kameruns durch den Vertrag von 1911 entstanden wieder neue Linealgrenzen und zahlreiche neue Flußgrenzen. Nicht immer war es nötig, die Linealgrenzen zu berichtigen. Bei der Nordgrenze von Deutsch-Ostafrika, die östlich des Viktoria-Sees weithin durch unbewohntes Land läuft und deshalb eine gute Grenze ist, begnügte man sich mit ihrer Vermessung und Festlegung im Gelände. In unsern afrikanischen Kolonien sind zur Zeit die Grenzregelungen vollendet, außer in Südwest-Afrika. Von den Südseegebieten steht Kaiser-Wilhelms-Land auf der Rieseninsel Neu-Guinea noch in dem Anfangsstadium der Linealgrenzen durch unbekannte Gebiete. Die übrigen, viel kleineren Südsee-Inseln haben keine politischen Binnengrenzen. Die Südsee-Kolonien aller Völker sind daher von der besten natürlichen Grenze, dem

Meere, umgeben und es entfallen alle späteren Stadien der Grenzberichtigung.

In den Anfängen der Kolonisation spielt außer der Abgrenzung auch die **Erforschung** eine besondere Rolle. Es ist die Pionierforschung, die zum ersten Male in unbekannte Gebiete eindringt. In Ost- und erst recht in Südwest-Afrika, wo das Klima den Weißen das Eindringen weniger erschwert, begann die erste Erforschung schon lange vor der deutschen Besitzergreifung. Viele Pionierreisen, besonders die von Dr. Karl Peters und seinen Genossen in Ost-Afrika, haben direkt zur Besitzergreifung geführt, indem die Reisenden Schutzverträge mit den eingeborenen Häuptlingen abschlossen. Viele andere wurden erst ausgeführt, nachdem die Interessensphären bezeichnet, ja die Schutzgebiete fest abgegrenzt waren. Hierzu gehören die Reisen von Oskar Baumann, Emin Pascha und Stuhlmann, Graf Goetzen in Ost-Afrika und in neuester Zeit diejenigen von Leonhard Schultze und von Stollé in Neu-Guinea. Auf die Pionierforschung folgt Hand in Hand mit der tatsächlichen Besetzung des Landes die genauere topographische Erforschung, die Ausfüllung einzelner Lücken, an der die Offiziere der Schutztruppe einen hervorragenden Anteil haben. Dann setzt die systematische Erforschung ein. Ein meteorologisches Stationsnetz wird über das Land gespannt, Landesgeologen werden mit der geologischen Erforschung betraut, landwirtschaftliche Versuchsanstalten ergründen, was am besten im Lande erzeugt werden kann. Die geographischen Forschungsreisen der „Landeskundlichen Kommission des Reichskolonialamts“ erstreckten sich zwar vornehmlich auf recht unbekannte Gebiete, suchten aber in diesen von vorneherein zu einer tieferen Erfassung der Landesnatur zu gelangen. Natürlich wird die Forschung in keinem Stadium der Entwicklung ruhen und stets der Vorläufer intensiverer wirtschaftlicher Erschließung sein.

Die Grenzverträge sichern eine Kolonie gegen den Wettbewerb europäischer Nationen. Zu ihrem tatsächlichen Besitz ist aber noch die **Unterwerfung der Eingeborenen** erforderlich, die auf die Dauer nur durch militärische Machtmittel erreicht werden kann. Eine wichtige Vorarbeit leisten oft die Missionare, indem sie ihre Stationen ins Innere vorschieben und die Eingeborenen mit den Weißen näher bekannt machen. In Deutsch-Südwestafrika waren schon seit 1814 Missionare tätig. Zur Beherrschung des Landes werden Militärstationen und -Posten angelegt, zuerst an den Hafenplätzen, den Eingangstoren des Landes, später auch im Innern. Bei den Binnenstationen spielt die Rücksicht auf die Verkehrswege, die für die Lage europäischer Festungen den Ausschlag gibt, eine sehr geringe Rolle. Jeder Volksstamm lebt ja nur vom Ertrag seines Gebiets, er ist wirtschaftlich unabhängig vom Verkehr, ja es ist überhaupt kaum

wirtschaftlicher Verkehr vorhanden. Daher gründet man die Stationen inmitten wichtiger und stark bevölkerter Stammesgebiete. Oft genug liegen diese in schwer zugänglichen Gebirgsgegenden. In Ost-Afrika finden wir zahlreiche typische Beispiele dafür: Die Station Mahenge in der gleichnamigen Landschaft, Iringa in Uhehe, Kondoa in Irangi, Moschi in den Dschaggalandschaften am Kilimandscharo, Aruscha am Meru, Mbulu, Mkalama in Issansu, Neu-Langenburg im Kondeland und manche andere. In Südwest-Afrika, dessen Hirtenvölker weite Länder durchziehen, treffen wir eine bemerkenswerte Ausnahme von dieser Regel: Windhuk wurde gegründet im damals unbewohnten Grenzgebiet zwischen den Herero im Norden, den Bastards und den Hottentotten im Süden. Hier gab die strategische Lage, die durch den örtlichen Vorteil der heißen Quellen unterstützt wird, den Ausschlag. Zwischen den wasserlosen Gebieten im Ost und West, der Kalahari und der Namib liegt das besiedelbare Weideland von Südwest-Afrika. Dieses wird in der Mitte von wild zerrissenen Gebirgen, dem Komashochland, dem Ausagebirge, den Onjatibergen eingenommen, welche den Norden vom Süden absperren. Von Norden, von Okahandja, reicht das breite Windhuker Tal ins Gebirge hinein. Von Süden kommt ihm eine Verzweigung des Fischflusstals, der Hauptverkehrsader des Südens entgegen, so daß nur eine kurze Paßstrecke im Ausagebirge zu überwinden ist. Zwischen Rehoboth, dem Hauptort der Bastards und Okahandja, dem wichtigen Hereroplatz, führt nur dieser Weg, den Windhuk beherrscht. So ist Windhuk der Schlüssel zu beiden Hälften der Kolonie.

Im Lauf der Zeit wird das Land dichter mit Militärstationen besetzt, außerdem aber die Militärverwaltung allmählich in die Zivilverwaltung umgewandelt. Nach der Verwaltung können wir z. Zt. vier Typen von Ländern in unseren Kolonien unterscheiden: 1. Noch unbeherrschte Gebiete, 2. Militärbezirke, 3. Bezirksämter mit Zivilverwaltung, 4. Residenturen. Die letzteren sind eine Zwischenstufe zwischen 1. und 2., die aber nur in wenigen Gebieten eingerichtet wurde, wo mächtige eingeborene Häuptlinge waren, im Tschadsee-Gebiet Kameruns und im Nordwesten Deutsch-Ostafrikas. Man beließ die Verwaltung den Häuptlingen unter Aufsicht eines deutschen Beamten, des Residenten.

Ist die tatsächliche Herrschaft über ein Gebiet erworben, so ist die nächste Aufgabe, eine Vorarbeit wirtschaftlicher Erschließung, Verkehrswege herzustellen. Unsere Kolonien waren, als wir sie erwarben, für mitteleuropäische Begriffe weglose Wildnis. Auch die großen, bekannten Karawanenstraßen Ost-Afrikas waren nichts weiter als Fußpfade, auf denen die Träger im Gänsemarsch gehen mußten. Ganz ausgeschlossen wäre es gewesen, sie mit Wagen zu befahren. Etwas wegsamer war Südwest-

Afrika. Seine dürrtige Steppenvegetation und sein der Viehzucht besonders günstiges Klima gestatteten die Benutzung des Ochsenwagens ohne gebahnte Wege. In den Tropenkolonien mußten auch die einfachsten Verkehrswege erst angelegt werden. Statt der durch den Busch sich windenden Pfade schlug man gerade Wege mehrere Meter breit aus, legte primitive Brücken und Rasthäuser an, wodurch der Verkehr bedeutend erleichtert wurde. Der Wegebau besteht auf dieser Entwicklungsstufe also nur in der Rodung der Vegetation. Eine feste Fahrbahn wird nicht hergestellt. Daher sind solche Wege nur unter günstigen Umständen, in der Trockenzeit streckenweise fahrbar. Regengüsse verwandeln sie leicht in Moraste oder schwer gangbare, schluchtartige Hohlwege. Ein Netz derartiger Wege, die meist von den Eingeborenen als Steuerarbeit hergestellt wurden, überzieht schon den größten Teil unserer tropisch afrikanischen Kolonien. Dagegen wurden dauernd fahrbare Landstraßen erst in geringerer Zahl im Anschluß an die Eisenbahnen gebaut, denen sie als Zubringer dienen. Durch Benutzung von Automobilen ist ihre Bedeutung gesteigert worden.

Die gewöhnlichen Wege erwiesen sich als völlig unzureichend für die Erschließung der Kolonien. Nur sehr wertvolle Erzeugnisse, wie Elfenbein und Kautschuk konnten die kostspielige Verfrachtung durch Trägerkarawanen vertragen. Eine Tonne Waren durch Träger von Daressalam zum Tanganika-See zu befördern kostete 1500 bis 2000 M., d. h. etwa 1,20 M bis 1,60 M. das Tonnenkilometer. Überdies beanspruchte der Trägerdienst sehr viele Menschen, die für produktive Arbeit nötig waren und verursachte noch andere Schäden. Wollte man also die Erzeugnisse des Binnenlandes auf den Weltmarkt bringen, so mußten leistungsfähige Verkehrsmittel geschaffen werden. Schiffbare Wasserstraßen fehlen zwar unsern tropischen Kolonien nicht, aber sie liegen, außer in Kaiser-Wilhelms-Land, im Innern, ohne schiffbare Verbindung mit der Küste. Um das Binnenland zu erschließen, mußte man also Eisenbahnen hineinbauen. Es hat lange gedauert, bis man sich in Deutschland von der Notwendigkeit kolonialer Erschließungsbahnen überzeugte. Die großen Kosten schreckten immer wieder davon ab. So wurde die ganze Entwicklung der Kolonien gehemmt. Noch im Beginn dieses Jahrhunderts warnten eifrige Kolonialfreunde vor dem Bau längerer Bahnen: Wenn Waren aus dem Innern auf den Weltmarkt gebracht werden sollten, so mußten die Frachtsätze der Bahn so niedrig sein, daß diese nicht auf die Kosten käme. Sollte die Bahn mit Gewinn arbeiten, so müsse sie hohe Frachten nehmen. Dadurch aber werde verhindert, daß die Waren aus weiterer Entfernung verfrachtet werden könnten. Nur kurze Stichbahnen könnten deswegen rentieren. Von diesem Gesichtspunkt aus wurde die Usambara-Bahn in Ost-Afrika gebaut. Erst die britische Uganda-Bahn, welche in ungeahnter Weise auch das deutsche Viktoriasee-Gebiet

erschloß, belehrte uns eines besseren. Sie zeigte vor allem, daß der Wert einer Kolonialbahn nicht nur nach ihrer Verzinsung zu beurteilen ist, sondern hauptsächlich nach dem, was sie für die Erschließung des Landes leistet. Die Uganda-Bahn fordert je nach der Warengattung 5 bis 50 Pfennig für das Tonnenkilometer. Nun konnten aus der weiteren Umgebung des Viktoria-Sees, bis dahin einem weltentrückten Erdenwinkel, Erdnüsse, Reis, Baumwolle u. a. ausgeführt und deshalb massenhaft dort angebaut werden. Der südwestafrikanische Krieg belehrte uns über die Bedeutung der Bahnen für die Beherrschung des Landes. Das Fehlen von Bahnen hat ihn so außerordentlich schwierig und kostspielig werden lassen. In den folgenden Jahren wurden daher in Südwest- und Ost-Afrika längere Erschließungsbahnen gebaut. Die weitere Entwicklung wird dahin gehen, die getrennten Bahnlinien zu einem Bahnnetz zu verbinden und an internationale afrikanische Überlandlinien anzuschließen.

Die Kolonien sollen Bezugsgebiete und Absatzgebiete für unsern Handel sein, das ist das wirtschaftliche Ziel unserer Kolonisation. Deshalb müssen wir auf die Entwicklung ihrer Produktion bedacht sein. Die Produktion und ihre geographische Verteilung ist das sichtbarste Maß der kolonialen Erschließung. Überall ist die Produktion für den Weltmarkt durch das Gesetz beherrscht, daß ein Erzeugnis nur dann hergestellt werden kann, wenn die Kosten der Herstellung und die der Verfrachtung zum Weltmarkt zusammen den Weltmarktpreis nicht erreichen. Bei mangelhaften Verkehrsmitteln fallen die Frachtkosten schwer ins Gewicht. Billige Produkte können daher nicht weit verfrachtet werden und jeder Ware sind gewisse Grenzen der Ausfuhr und somit der Erzeugung für den Weltmarkt gesteckt, die um so näher der Küste liegen, je niedriger der Weltmarktpreis und je schlechter die Verkehrsmöglichkeiten sind. Sind die Verkehrsbedingungen im ganzen Gebiet dieselben, so werden die Ausfuhrerzeugnisse in Streifen parallel zur Küste sich anzuordnen streben, in denen je weiter landeinwärts, desto hochwertigere Produkte angebaut werden. Geht aber an einer Stelle eine gute Verkehrslinie ins Land hinein, so rücken die Grenzen an ihr entlang weit landeinwärts und mit der allgemeinen Verbesserung des Verkehrs werden die Produktionsstreifen weiter und weiter landeinwärts ausgedehnt. Im Anfangsstadium der Kolonisation tropischer Länder handeln die Europäer von den Eingeborenen Produkte ein, die diese haben oder leicht gewinnen können, beteiligen sich aber selbst nicht an der Produktion. Es sind meist Sammelprodukte oder solche einer primitiven Baumzucht, wie die Kopra der tropischen Küsten, Palmöl und Palmkerne der Guinea-Küste. Es ist ein Glück für die Entwicklung unserer Kolonien, daß solche vom Welthandel geschätzten Erzeugnisse gerade in den Küstengegenden vorkommen. Aus dem Innern hätte man sie nicht ausführen können.

Die Ausfuhrfähigkeit des Palmöls aus Togo hörte vor dem Bestehen der Bahnen 150 km von der Küste auf, im unwegsamen Waldland Kameruns reicht sie so weit nur längs der schiffbaren Flußstrecken. Weiter aus dem Innern kam nur Elfenbein, später Kautschuk. Diese Produkte wurden selbst aus den fernsten Teilen des Hinterlandes zur Küste gebracht. Das Sinken der Kautschukpreise hat z. Zt. die Gewinnung von Wildkautschuk sehr eingeschränkt.

Auf der nächsten Stufe der Entwicklung kommen außer Sammelprodukten auch landwirtschaftliche Erzeugnisse zur Ausfuhr, aber zunächst nur aus einem schmalen Küstenstreifen. Im Küstengebiet treffen wir europäische Plantagenbetriebe und Ausfuhrkulturen der Eingeborenen, das Hinterland liefert noch Sammelprodukte auf den Weltmarkt. Das ist der gegenwärtige Zustand unserer meisten Kolonien. Dringen dann Eisenbahnen ins Land, so folgt ihnen die für die Ausfuhr arbeitende Landwirtschaft, seien es Eingeborenenkulturen, wie am Viktoria-See, seien es europäische Plantagen oder Farmbetriebe. Die letzteren können sich weiter von den Hauptverkehrswegen entfernen, als die meisten Pflanzungen, denn ihre Produkte sind teils sehr hochwertig, wie Wolle, Straußenfedern, konservierte Butter und konserviertes Fleisch, teils können sie leicht transportiert werden, wie lebendes Vieh. Daher haben schon die jetzigen Bahnlinien in Südwestafrika genügt, um fast das ganze Weideland mit Farmen zu besetzen.

Damit kommen wir zu einer anderen Art der Erschließung, der Besiedelung der Kolonien. Das Eindringen ansässiger Weißen in die Kolonien ist von zwei Umständen abhängig, nämlich von den Erwerbsmöglichkeiten und vom Klima. In rein tropischen Gegenden wandern die Weißen nur in geringer Zahl ein und bleiben nur vorübergehend ansässig, wo ihnen Arbeit und Verdienst geboten wird. Ihre Verbreitung hält Schritt mit der Anlage von Missions- und Regierungsstationen, von Plantagen usw. Zahlreich sind sie in den Handelsplätzen der Küste. Den Eingeborenen gegenüber ist ihre Zahl verschwindend gering. Unsere Tropenkolonien haben noch nicht soviel Tausend Weiße als Millionen Eingeborene.

Ganz anders hat sich die Besiedelung solcher Gebiete entwickelt, deren Klima den Weißen dauernden Aufenthalt gestattet. In Südwestafrika sind schon seit hundert Jahren vereinzelte Weiße ansässig, die dort abgesperrt von aller Welt lebten. Aber eine stärkere Besiedelung ist erst möglich, wenn die Ansiedler durch geeignete Verbindung mit dem Weltmarkt Absatz für ihre Erzeugnisse finden, d. h. wenn die landeinwärts liegenden gesunden Hochländer mit der Küste durch Bahnen verbunden sind. Die Besiedelung bezeichnet daher ein vorgeschritteneres Stadium der Erschließung, das z. B. in Deutsch-Ostafrika erst stellenweise, in Kamerun noch gar nicht begonnen hat. Die Größe der Farmen ist selbstverständlich

in erster Linie abhängig von den physischen Verhältnissen der Gegend, insbesondere von der Regenmenge. Außerdem aber ist sie bedingt durch die Stufe der kolonialen Erschließung. Im Anfang sind sehr große Farmen für den Unterhalt einer Familie nötig, das Land wird daher rasch aufgeteilt. Je besser aber die Absatzbedingungen werden, desto besser lassen sich die Erzeugnisse verwerten, desto kleiner können die Farmen sein, es finden Farmteilungen statt und die Besiedelung wird dichter.

Obwohl in den Siedlungsgebieten die Weißen viel zahlreicher sind, als in den rein tropischen Gegenden, bleiben sie auch hier bei weitem in der Minderzahl. Selbst in dem fortgeschrittenen Kapland gibt es nur halb soviel Weiße als Farbige. Die Interessengegensätze zwischen Weißen und Farbigen treten hier scharf hervor und bilden eine dauernde Gefahr für die Weißen, die leicht in Aufständen sich entladen und das ganze Kolonisationswerk vernichten kann, wie wir es in Südwest erlebt haben. Dieser Gefahr müssen wir fest ins Auge blicken und nach Möglichkeit begegnen. Unwürdig wäre es, ihretwegen die Besiedelung zu unterlassen, wo sie möglich ist, denn eine deutsche Bevölkerung ist die beste Kultur, die wir einer Kolonie geben können.

Wir haben die hauptsächlichsten Seiten der Kolonisation betrachtet und gesehen, in welcher Weise eine jede sich ausbreitet und wie Abgrenzung, Erforschung, Beherrschung der Kolonie, Verkehrslinien, wirtschaftliche Produktion und Besiedelung mehr oder weniger als Entwicklungsstufen einander folgen. Wir wollen jetzt sehen, welche Stufe unsere einzelnen Kolonien erreicht haben.

III. Die gegenwärtige Ausdehnung der Kolonialkultur.

A. Die Kolonien des tropischen Afrika.

In unsern äquaturnahen afrikanischen Kolonien, Togo, Kamerun und Ostafrika sind die vorbereitenden Anfangsstadien bereits einer geregelten wirtschaftlichen Nutzung gewichen. Alle drei Gebiete sind fest abgegrenzt und im wesentlichen topographisch erforscht. Die Karte von Togo 1 : 200 000, die Karte von Kamerun 1 : 300 000 legen davon Zeugnis ab, während die Karte von Deutsch-Ost-Afrika 1 : 300 000 zurzeit in vielen Blättern sehr veraltet ist. Nur Neu-Kamerun, das als entferntes Hinterland von den Franzosen ziemlich vernachlässigt worden war, weist noch größere weiße Flecken auf. Durch die über das ganze Gebiet, wenn auch in sehr ungleicher Dichte zerstreuten Regierungs- und Militärstationen sind diese Kolonien bis auf kleine Gebiete in Kamerun unserer tatsächlichen Herrschaft unterworfen. Damit soll nicht gesagt sein, daß Unruhen, ja schwere Aufstände

für die Zukunft ausgeschlossen seien. Hinsichtlich der Verkehrsmittel und der davon abhängigen wirtschaftlichen Erschließung stehen die drei Kolonien auf recht verschiedener Stufe.

In T o g o bietet die Landungsbrücke von Lome einen schwachen Ersatz für das völlige Fehlen eines natürlichen Hafens und macht die Stadt zum Eingangstor der Kolonie. Von hier gehen zwei Stichbahnen ins Innere, nach Palime und nach Atakpame, eine dritte längs der Küste nach Anecho, zusammen 323 km oder 37 km auf 10 000 qkm. Die Unterbrechung des Urwaldgürtels der Guinea-Küste und der allmähliche Anstieg des ganzen Landes hat in Togo den Bahnbau sehr erleichtert. Fahrbare Straßen, z. T. schon mit regelmäßigem Automobilverkehr, dienen den Bahnen als Zubringer. Ein Netz breit ausgeschlagener Wege mit Brücken und Rasthäusern überzieht bereits das ganze Land. Die größtenteils nur für Kanus schiffbaren Flüsse spielen keine Rolle.

Die für afrikanische Verhältnisse dichte und kulturell hochstehende Bevölkerung Togos (11,6 Einwohner auf das qkm) brachte es mit sich, daß die Eingeborenen den Hauptanteil an der Produktion haben. Sie liefern nicht nur gesammelten Kautschuk und den Ertrag halbwilder Öl- und Kokospalmen auf den Weltmarkt, sondern auch Erzeugnisse ihrer eigenen Pflanzungen, Mais, Kakao, Baumwolle und Erdnüsse. Im ganzen Schutzgebiet gab es 1913 nur sechs europäische Pflanzungen von zusammen 11 368 ha, wovon erst 1343 ha bepflanzt, 435½ ha ertragsfähig waren. Die Eingeborenenpflanzungen sind das Rückgrat der Wirtschaft des Schutzgebiets. Deutsche Kaufleute, die in Lome und an den Endpunkten der Bahnen ansässig sind, führen die Eingeborenenenerzeugnisse dem Welthandel zu. Der Anbau der Eingeborenen für die Ausfuhr ist auf den Bereich der Eisenbahnen beschränkt, aber der Einfluß des Welthandels reicht weiter. Der Frachtverkehr der Bahnen wird landeinwärts fortgesetzt durch den sogenannten Küstenhandel, der von Eingeborenen und Haussa betrieben wird. Dieser Handel bringt Tabak und Schibutter aus dem Sudan in die Küstenlandschaften und verbreitet die europäischen Einfuhrwaren, wie Salz, Stoffe, Messingstangen ins Innere, selbst weit über die Grenzen Togos hinaus.

K a m e r u n ist von allen unsern afrikanischen Kolonien am wenigsten erschlossen. Der breite Gürtel tropischen Urwaldes war hier ein noch größeres Hindernis, als der schroffe Abfall des Hochlandes zum Küstengebiet und der damit zusammenhängende Mangel längerer schiffbarer Flüsse. Dazu kam anfangs der Widerstand, den die Küsten- und Waldvölker dem Eindringen entgegensetzten. Sie hatten den Zwischenhandel zwischen dem Innern und der Küste monopolisiert, so daß es keine direkten Handelsverbindungen und Wege nach dem Innern gab, und verweigerten jedem den Durchzug. Zur Zeit der Abgrenzung der Interessensphären

begann daher wenige Kilometer hinter der Küste die terra incognita, während die fernen Gegenden am Tschad-See schon vor Jahrzehnten durch Barth bekannt geworden waren. Zintgraff, Kund und Tappenbeck mußten mit Waffengewalt den Durchzug durch das Waldland erzwingen. Diese besonderen Schwierigkeiten brachten uns beim Wettlauf um den Besitz des Landes den Engländern und Franzosen gegenüber ins Hintertreffen. Die Franzosen konnten unsere Kameruner Interessensphäre umgehen und ihr entfernteres Hinterland an sich reißen. Anlässlich des Marokkoabkommens von 1911 wurde ein Teil des französischen Gebiets an Kamerun abgetreten, das hierdurch Anlehnung an die wichtigen Ströme Ubangi und Congo gewann. Die Vermessung der neuen Grenze ist im September 1913 vollendet worden.

Die schweren natürlichen Verkehrshindernisse haben den Bau von Bahnen und damit die wirtschaftliche Entschließung sehr hintangehalten. Ende 1913 hatte Kamerun einschließlich der Feldbahn, welche die Pflanzungen am Kamerunberg mit dem Meere verbindet, nur soviel Kilometer Bahnen wie das neunmal kleinere Togo! Die 160 km lange Nordbahn durchquert das Waldland an der schmalsten Stelle und erreicht das Grasland am Fuß des Manenguba-Gebirges. Die Mittellandbahn, von der 117,5 km in Betrieb sind, wird durch den Urwald weiter gebaut. Das Roden des Waldes, die Rutschungen des durchweichten Bodens, die vielen Brücken in dem wasserreichen Lande verursachen große Schwierigkeiten und Kosten. Beiderseits der Nordbahn mußte man einen Waldstreifen von 60 m Breite roden, damit nicht umfallende Baumriesen den Betrieb störten. Mit denselben Schwierigkeiten hat der Straßenbau im Waldland zu kämpfen, daher sind erst wenige Fahrstraßen vorhanden. Auf der 286 km langen Hauptstraße des Südens von Kribi nach Jaunde verkehren, wenn auch mit Schwierigkeiten, Lastautomobile.

Man kann in Kamerun drei Wirtschaftsgebiete unterscheiden. Der Süden ist das Gebiet des Kautschuks. Südlich von 4° n. Br. reicht der Urwald landeinwärts über die Grenzen unserer Kolonie hinaus ins Herz von Afrika. Die wilden Kautschukbestände werden ausgebeutet und haben das unzugängliche Waldland dem Handel erschlossen. Selbst von den küstenfernsten Gegenden an der Ostgrenze wurde der Kautschuk gesammelt und nach Kribi gebracht, dem Ein- und Ausfuhrplatz des Südens. Dafür werden europäische Industrieartikel eingeführt. Das Südgebiet steht also auf der Stufe rein okkupatorischer Handelswirtschaft. Die gegenwärtige Kautschukkrise hat diesen Landesteil schwer betroffen. Man sucht jetzt durch Eingeborenenkulturen, besonders die Ölpalmkultur Ersatz zu schaffen für den zurzeit nicht marktfähigen Kautschuk.

Viel weiter fortgeschritten ist das zweite Wirtschaftsgebiet, das die

Waldlandschaften rings um das Kamerun-Ästuar umfaßt und bereits ein wenig auf das Grasland hinaufreicht. Das Ästuar ist das natürliche Eingangstor der Kolonie, von dessen innersten Zipfel bei Duala die beiden Stichbahnen landeinwärts führen. Hier ist das Gebiet der Ölpalme, die massenhaft im Waldgebiet und an der Grenze gegen das Grasland wächst. Palmkerne und Palmöl sind nach dem Kautschuk das wichtigste Erzeugnis Kameruns. Doch sind ausgedehnte Ölpalmbestände noch ungenutzt. Die Sammelproduktion der Eingeborenen ist also auch hier der wichtigste Faktor der Kolonialwirtschaft. Eingeborenenkulturen für die Ausfuhr gibt es noch kaum. Die zweite Wirtschaftsgrundlage dieses Gebietes sind die europäischen Pflanzungen, die in Kamerun eine viel wichtigere Rolle spielen als in Togo. Im Jahre 1913 gab es im Schutzgebiet 58 Pflanzungen von 115 147 ha, wovon 28 225 ha bebaut waren und zwar 13 161 ha mit Kakao, 7402 ha mit verschiedenen Kautschukpflanzen, 5044 ha mit Ölpalmen und 2164 ha mit Bananen. Die Pflanzungen liegen hauptsächlich an den Südhängen des Kamerunbergs, wo sie die Waldwildnis in ein zusammenhängendes Stück Kulturland verwandelt haben, und längs der Nordbahn.

Das dritte Wirtschaftsgebiet umfaßt das Grasland und den Sudan. Das sind die reichsten Gebiete Kameruns, berufen die führende Rolle in der Wirtschaft der Kolonie zu übernehmen. Diese offenen Landschaften sind von den Eingeborenen viel dichter bevölkert und besser kultiviert als das unwegsame Waldland. Sie eignen sich überall für Viehzucht, zum größten Teil auch für Baumwollbau, in den höheren Teilen des Graslandes sogar für die Besiedelung durch Europäer. Und doch bringen diese Länder heute noch nichts auf den Weltmarkt, stehen also noch hinter dem Waldland des Südens zurück. Sie haben kein wertvolles Massenprodukt, das durch bloßes Sammeln gewonnen werden könnte. Zur Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse fehlt es an Verkehrsmitteln. Das Einzige, was sie bis jetzt für unsere Kolonialwirtschaft leisten ist, daß sie das Waldland mit Vieh versorgen — 1911 wurde für 3 Millionen Mark Vieh dahin ausgeführt — und dafür europäische Artikel erhalten, ein Binnenhandel, der durch Haussakarawanen vermittelt wird. Zwar hat gerade der Sudan in dem internationalen Schifffahrtsweg des Niger-Benue einen eigenen natürlichen Zugang. Aber da dieser nur von Juli bis Oktober für Dampfer bis Garua schiffbar ist, verringert sich sein Wert für das deutsche Gebiet sehr und er hat noch nicht zu seiner wirtschaftlichen Erschließung geführt. Nichts zeigt das Zurückbleiben Kameruns schärfer als die Tatsache, daß seine besten Länder noch am unentwickeltsten sind.

In Deutsch-Ost-Afrika wurde erst das Hinterland, dann die hafenreiche Küste erworben, die natürliche Ausgangslinie aller Unternehmungen. Sie gehörte bis 1890 dem Sultan von Sansibar. Schon vor der

Besitzergreifung war das Land in den größten Hauptzügen bekannt und mehrfach durchquert worden. Die Natur setzt hier dem Eindringen keine besonderen Schwierigkeiten entgegen. Die Steppenvegetation ist durchgängig, der Abfall des Binnenhochlands liegt weit landeinwärts und ist überdies durch tiefe Täler gegliedert, die einen allmählichen Anstieg darbieten. Die Araber hatten uns als Kolonisatoren schon vorgearbeitet, sie hatten durchgehende Handelswege geschaffen, besonders den von Bagamoyo über Tabora nach Ujidji am Tanganika-See. Daher war die Erschließung viel leichter, als in Kamerun, wenn auch blutige Kämpfe mit den Arabern, den Wahehe und andern Stämmen bestanden werden mußten. Die Eisenbahnen konnten von den Häfen der Küste rasch landeinwärts vordringen, sobald man sich erst zu ihrem Bau entschlossen hatte. Die Nordbahn, deren erste Teilstrecke 1894 eröffnet wurde, hat schon damals aus Usambara ein Kaffeeplantagenland werden lassen. Die Niederung des Pangani-Flusses bot ihr einen bequemen Anstieg zum Fuß des Kilimandscharo. Die Zentralbahn konnte durch das Tal des Mukondokwa das Binnenhochland ersteigen und auch die „Große Bruchstufe“ über die Vorstufe von Kilimatinde ziemlich leicht überwinden. Auf dem Hochland schritt der Bau so rasch vorwärts, daß die Geleisspitze am 1. Februar 1914 bereits den Tanganika-See erreichte, einen Monat später als die Bahn nach dem Vertrag bis Tabora vollendet sein mußte. So besitzt Ost-Afrika eine Bahn, die nicht nur die ganze Kolonie durchmißt, sondern auch Anschluß hat an die 650 km lange Wasserstraße des Tanganika-Sees und demnächst Anschluß gewinnt an das Wasserstraßen- und Eisenbahnsystem des Kongostaats. Dadurch ist Ost-Afrika allen andern deutschen Kolonien voran. Für ein Gebiet von annähernd 1 Million qkm scheinen allerdings 1600 km Bahnlänge noch sehr wenig zu sein. Auf die Flächeneinheit entfallen hier noch nicht halb soviel Bahnkilometer als in Togo. Aber wegen der weitreichenden Anschlüsse bedeuten diese Bahnen für Ostafrika mehr als für Togo die seinen. Außerdem hatte Deutsch-Ost-Afrika das Glück, daß einer seiner wichtigsten Teile durch eine fremde Bahn, die Ugandabahn früh erschlossen wurde. Der Süden der Kolonie ist allerdings sehr vernachlässigt, da ihm noch immer die Bahn fehlt, die den Njassa-See mit der Küste verbindet.

Diesen Verkehrsverhältnissen entsprechend ist Ost-Afrika zurzeit auch wirtschaftlich unsere am besten erschlossene Tropenkolonie. Die Zahl und Fläche der europäischen Pflanzungen übertrifft bei weitem die entsprechenden Ziffern unserer anderen Kolonien zusammen. 1913 gab es in Deutsch-Ost-Afrika 707 Pflanzungen von 542 124 ha Fläche, wovon 106 292 ha bepflanzt, 56 753 ha ertragsfähig waren. Schon 1911 lieferten die europäischen Pflanzungen ebensoviel zur Ausfuhr, wie die Eingeborenen durch ihre Landwirtschaft und ihre Sammeltätigkeit. 1912 haben sie die

Eingeborenen weit überflügelt. Bei diesen stehen die **Sammelprodukte** Kautschuk, Wachs, Kopal, die kaum mehr $\frac{1}{15}$ der Gesamtausfuhr bestreiten, weit zurück hinter den Erzeugnissen der Landwirtschaft, wie Felle und Häute, Kopra, Erdnüsse, Baumwolle, Kaffee u. a.

Auch in Ost-Afrika lassen sich verschiedene Wirtschaftsgebiete unterscheiden, deren Lage und Ausdehnung weniger durch die Produktionsfähigkeit des Landes als durch die Verkehrslage bestimmt sind. 1. Ein etwa 20 km breiter Streifen längs der Küste, der längs des schiffbaren Unterlaufs des Rufidji einen Ausläufer landeinwärts erstreckt, ist ausgezeichnet durch die Kultur der Kokospalme, der Sisalagave und, besonders in der Südhälfte, der Baumwolle. 2. Das Gebiet der Nordbahn umfaßt die Gebirgsinseln Usambara, Pare, Kilimandscharo, Meru, bis jetzt die wichtigsten Ansiedlerländer. Hier leben in den Bezirken Aruscha, Moschi, Wilhelmstal, Tanga 547 von den 882 in Deutsch-Ost-Afrika ansässigen Pflanzern und Farmern. Hier überwiegen Kautschuk-(Manihot Glaziovii-)Pflanzungen, dazu kommen Baumwoll- und Kaffeepflanzungen. Die meisten Betriebe der höheren Lagen verbinden mit dem Pflanzenbau auch Viehzucht, oft ist diese der Hauptbetrieb. 3. Im Bereich der Zentralbahn ist bisher nur der Bezirk Morogoro ein Hauptgebiet europäischer Pflanzungen, aus dem Binnenlande aber werden landwirtschaftliche Erzeugnisse der Eingeborenen, Erdnüsse, Felle und Häute ausgeführt. 4. Das Gebiet des Viktoria-Sees ist durch die Ugandabahn zu wirtschaftlichem Leben erweckt. Hier sind die Eingeborenen die Hauptproduzenten, die Erdnüsse, Kaffee, Reis zur Ausfuhr bringen. Die menschen- und viehreichen Länder Ruanda und Urundi sind einstweilen diesem Gebiet lose angegliedert, sollen aber jetzt durch eine Zweigbahn von Tabora aus erschlossen werden. Sie liefern den größten Teil des wichtigen Ausfuhrpostens „Felle und Häute“. 5. Der ganze Süden abseits der Küste und der Zentralbahn, etwa die Hälfte der Kolonie, ist sehr unerschlossen. Seine Hauptprodukte sind die **Sammelprodukte** der Eingeborenen, Kautschuk, Kopal, Wachs. Und doch ist hier im Uhehebergland und in den Hochländern am Njassasee ein ausgezeichnetes Siedlungsland für Weiße. Wieder erkennen wir, daß die Erschließung nur durch Verkehrsmittel möglich ist.

B. D e u t s c h - S ü d - W e s t - A f r i k a .

In Südwest-Afrika hatten schon lange vor unserer Besitzergreifung einzelne Missionare und Händler sich angesiedelt. Sie waren nicht von der Küste, sondern aus dem Innern Süd-Afrikas ins Land gekommen. So schwer die guten Weideländer Südwest-Afrikas von Süden durch die trockensten Striche des Kaplands und von Osten durch das wasserlose Sandfeld der Kalahari zugänglich sind, dies waren doch die leichteren Wege für die

ersten Pioniere. Denn die Namib-Wüste, die sich mehrere Tagereisen breit an der Küste entlang zieht, schließt das Hinterland von dieser völlig ab. Dieser ungastlichen Außenseite verdanken wir den Besitz des Landes, das sonst gewiß seit Jahrhunderten europäischer Kolonialbesitz gewesen wäre sie hat uns aber die Erschließung äußerst erschwert. So spärlich die nomadisierende Bevölkerung Südwest-Afrikas ist, ihre Beherrschung war schwieriger als die der sesshaften Hackbauer in den Tropenkolonien. 1904—06 hatten wir einen fast allgemeinen Aufstand zu bekämpfen, der durch die Zerstreung der Gegner über das riesige, tausend Schlupfwinkel bietende Land bei ungenügenden Verkehrsmitteln große Opfer an Geld und Blut erforderte. Noch völlig unbeherrscht ist das Amboland im Norden, der heißeste, wasserreichste und fruchtbarste Teil der Kolonie, dessen sesshafte Hackbauern etwa die Hälfte ihrer Bevölkerung ausmachen. Hier entfalten lediglich die Missionare ihre Pioniertätigkeit, andere Weiße dürfen das Land nicht betreten, da man Schwierigkeiten mit den Ovambo befürchtet. Diese aber stellen die Arbeiter für die Diamantfelder und wenn es ihnen eines Tages einfallen sollte, sich nicht mehr anwerben zu lassen, so wäre der wichtigste Produktionszweig des Schutzgebietes vernichtet. Deshalb werden die Ovambo mit Samthandschuhen angefaßt, so lange noch keine Verwaltung in ihrem Lande eingerichtet ist. Die Vernachlässigung des Ambolandes beruht wohl weniger auf seiner Abgelegenheit von den Eingangspforten des Schutzgebietes, Swakopmund und Lüderitzbucht, als darauf, daß es für weiße Ansiedler klimatisch ungeeignet ist und daher aus dem Rahmen der Kolonie austritt. Es ist sozusagen eine Kolonie für sich, die jedoch keinen eigenen Zugang zum Meere hat.

Das übrige Südwest-Afrika ist wegen seiner Trockenheit und hitzemildernden Meereshöhe für die Besiedelung mit Weißen sehr geeignet. Die Trockenheit bedingt jedoch sehr weitflächige Produktionsformen. Beiden Umständen verdankt es die Kolonie, daß sie trotz ihrer Unzugänglichkeit unsere anderen Kolonien in der Erschließung überflügelt hat. Sie besitzt bereits die wichtigsten Erschließungsbahnen, außer einer Zweiglinie ins Amboland, für die jetzt im Reichstag Mittel angefordert werden. Auch dringen nicht nur getrennte Bahnstücke von den beiden Häfen ins Hinterland, sondern es besteht eine Nordsüdverbindung von Tsumeb über Karibib—Windhuk—Keetmanshoop bis Kalkfontein und der Anschluß an das südafrikanische Eisenbahnnetz wird wohl auch in einigen Jahren zustande kommen. Bis jetzt hat Südwest außer den Feldbahnen im Diamantgebiet 2104 km Eisenbahnen, fast soviel wie die drei Tropenkolonien zusammen.

Am 1. Januar 1913 waren 14 830 Weiße im Schutzgebiet wohnhaft, davon 1819 Schutztruppenangehörige. Aus der Besiedelung des Landes mit Weißen ergab sich die Notwendigkeit, die Eingeborenen als selbständige

Landeigner und somit als selbständige Produzenten auf Reservate zu beschränken. Es bestehen drei Reservate, das Bondelsreservat, das der Berseba-Hottentotten und das Bastardgebiet um Rehoboth. Im übrigen Land sind die Eingeborenen auf Lohnarbeit bei den Weißen angewiesen. Für diese ist die Viehzucht die Erwerbsgrundlage, besonders Rinder-, Angoraziegen-, Wollschaf-, Karakulzucht, aber auch Pferde-, Maultier-, Schweine- und Straußenzucht. Ackerbau nach dem Trockenfarmverfahren tritt mehr und mehr als Nebenbetrieb für den Bedarf der eigenen Wirtschaft hinzu. Auf den geringen Flächen, die künstlich bewässert werden können, liegen die 2 bis 20 ha großen Kleinsiedlungen, wo unter anderem Tabak, Obst und Wein angebaut wird. Weder in der Namib noch in der Kalahari ist Landwirtschaft möglich, wenn es nicht noch gelingt, im Sandfeld der Kalahari Wasser zu erschließen. Die Besiedelung ist daher beschränkt auf ein inselartig abgetrenntes Gebiet zwischen Namib, Amboland, Kalahari und dem sehr regenarmen Land am Oranje-Fluß. Die Besitzstandskarte von Deutsch-Südwest-Afrika, die den Stand vom 1. Oktober 1911 anzeigt, lehrt uns die wichtige Tatsache, daß das besiedelbare Land außerhalb der Eingeborenenreservate und der Gebiete zweier Landgesellschaften, der Kaoko Land- und Minengesellschaft und der South West Africa Company, die durch hohe Preisforderungen die Besiedelung hintangehalten haben, schon damals fast vergeben war! So gutes Futter das Weideland bietet, bei der Regen- und Pflanzenarmut ist seine Menge gering und es sind für jede Farm große Flächen erforderlich. Am 1. April 1913 gab es 1331 Farmen, die 13 393 606 ha einnahmen. Eine Farm ist also im Durchschnitt über hundert Quadratkilometer groß. Bei so weitflächiger Wirtschaft ist der landschaftliche Einfluß der Kolonisation gering. Das Farmland sieht abseits der Wirtschaftsgebäude nicht anders aus wie die Wildnis, wenigstens so lange es noch nicht hinreichend mit Vieh bestockt ist. Man könnte erschrecken, wenn man aus der Handelsstatistik für 1912 ersieht, daß trotz der Aufteilung des Landes die landwirtschaftliche Produktion noch nicht entfernt für den eigenen Bedarf des Schutzgebietes ausreicht, daß nicht nur Getreide, sondern auch lebendes Vieh, Fleisch, Fleischkonserven Butter, Schmalz, Käse, Milch, also die eigensten Erzeugnisse des Landes eingeführt werden müssen. Doch liegt dies nur daran, daß die Farmen noch nicht genügend bestockt sind, um Vieh ausführen zu können, daß im Gegenteil noch Zuchtvieh eingeführt werden muß. Dieser Zustand ist im Begriff, sich rasch zu ändern, schon sind die ersten Fleischkonserven aus Südwest ausgeführt worden.

Gegenwärtig sind die Haupterzeugnisse von Südwest die Mineralien. Diamanten wurden 1912 für 30,4 Millionen Mark ausgeführt, Kupfer für 6,5 Millionen Mark. Das Kupfergebiet von Otavi-Tsumeb, die Zinnvorkommen um das Erongo-Gebirge liegen in einem auch sonst besiedelten

Gebiet. Die Diamanten aber haben einen Teil der Namib-Wüste mit Weißen, Ovambo und anderen Arbeitern bevölkert und haben dieses verkehrsfeindliche Küstengebiet zurzeit zum wirtschaftlichen Schwerpunkt der Kolonie gemacht.

C. Die Südsee-Kolonien.

Die Südsee-Kolonien sind den afrikanischen gegenüber in der Erschließung benachteiligt durch die bedeutende Entfernung vom Mutterland und die Lage abseits der großen Weltverkehrsstraßen. Je mehr indes mit der Entwicklung der aussichtsreichen Randländer des Stillen Ozeans die Weltverkehrswege diesen überziehen, um so mehr werden auch die deutschen Kolonien am allgemeinen Aufschwung teilnehmen können. Dagegen ist für die Erschließung der Umstand sehr günstig, daß es sich um Inseln handelt, vielfach um kleine Inseln, die überhaupt nur aus einem unmittelbar zugänglichen Küstenstrich bestehen und sozusagen gar kein Inneres haben. Nur die großen melanesischen Inseln und der deutsche Anteil an Neu-Guinea haben im Innern größere schwer zugängliche und unerschlossene, ja völlig unerforschte Landstriche. Noch heute, bald 40 Jahre nach Stanley's Afrikadurchquerung, ist das nur 100—700 km breite Neu-Guinea nicht durchquert, obwohl im Gegensatz zu Afrika schiffbare Ströme vom Meer aus bis ins Herz des Landes hineinführen. Versumpfte Flußufer, hohe Gebirge, dichter Urwald, die große Armut an Menschen und Nahrungsmitteln machen dieses Land so schwer zugänglich. Immerhin wäre es gewiß früher erschlossen worden, wenn nicht seine Abgelegenheit es dem Gesichtskreis der Kolonialvölker etwas entrückt hätte. So ist Kaiser-Wilhelms-Land noch heute im Stadium der Pionierreisen und wird es noch eine Zeitlang bleiben. Ist doch selbst die Küste nur mangelhaft bekannt. Nicht einmal die Küste ist vollständig in Verwaltung genommen und befriedet. Äußerst langsam geht das Vordringen nach dem Innern von statten. 1913 wurde die erste Polizeistation im Innern, Angorum am Unterlauf des Kaiserin-Augusta-Flusses gegründet. Ähnlich verhält es sich mit den großen Inseln des Bismarck-Archipels Neu-Pommern und Bougainville, während auf den kleineren der Einfluß der Verwaltung mehr oder weniger ins Innere reicht.

Die Kokospalme ist nicht nur das landschaftliche Wahrzeichen aller Südsee-Gestade, sondern sie liefert auch das Hauptprodukt jener Inselwelt, von dem 1912 für mehr als 10 Millionen Mark aus unseren Kolonien ausgeführt wurden. Die Kopra wird zum größeren Teil von den Kokospalmen der Eingeborenen gewonnen, zum kleineren von den Pflanzungen der Europäer. An zweiter Stelle steht ein Bergbauprodukt, das nur auf den zwei Inselchen Nauru und Angaur gewonnen wird, die Phosphate, die im

Werte von 5 Millionen ausgeführt wurden.¹⁾ Im Schutzgebiet Neu-Guinea ist die Sammelproduktion, Jagd und Fischerei der Eingeborenen von Bedeutung für die Ausfuhr. Paradiesvögel, Kautschuk und Guttapercha sind die wilden Produkte des Urwalds, die indes auch nur in Küstennähe gewonnen werden. Ein Verkehr nach dem Innern besteht nicht. Die Fischerei von Perlmuscheln und anderen Meerereszeugnissen spielt in allen Teilen des weit zerstreuten Schutzgebiets eine allerdings untergeordnete Rolle.

Europäische Pflanzungen sind in zwei Gebieten in größerer Ausdehnung vorhanden, auf der Gazelle-Halbinsel von Neu-Pommern und auf den Samoa-Inseln, besonders Upolu. Außerdem gruppieren sie sich hauptsächlich um die Regierungsstationen der Küste von Kaiser-Wilhelms-Land, Neu-Mecklenburg und Bongainville. Es sind weit überwiegend Kokospflanzungen, in zweiter Linie wird besonders auf Samoa Kakao, in dritter auf Samoa, Kaiser-Wilhelms-Land und dem Bismarck-Archipel Kautschuk gebaut. Auf den kleinen Samoa-Inseln war 1912 die Gesamtfläche der Pflanzungen gerade halb so groß wie in ganz Kamerun. Samoa nimmt überhaupt eine Sonderstellung ein. Trotz der großen Entfernung vom Mutterland, welche bewirkt, daß keine deutsche Dampferlinie dahin geht, ist es infolge der höheren Kultur seiner Eingeborenen früh erschlossen worden und heute eine wohl entwickelte Kolonie, während die übrigen Südsee-Besitzungen noch sehr zurückgeblieben sind.

D. Das Kiautschou-Gebiet.

Völlig anders als in den übrigen Kolonien sind die Aufgaben, vor die wir in Kiautschou gestellt wurden. Diese kleine Kolonie ist nicht ein selbstständiges Wirtschaftsgebiet, das der Erschließung harrt, sondern sie ist ein Flotten- und Handelsstützpunkt, von dem aus das Hinterland erschlossen werden soll, das politisch nicht zu ihr gehört und der zur Vertretung unserer Interessen in ganz Ostasien dienen soll. Die erste Aufgabe war hier die richtige Wahl des Stützpunkts. Während wir sonst bei der Erwerbung der Kolonien Vorlieb nehmen mußten mit dem, was im Wettbewerb der Völker noch frei geblieben war, hatten wir hier in der Tat eine gewisse Freiheit der Wahl. Den Anlaß zur Erwerbung bildete die Ermordung zweier deutscher Missionare in Schantung. Zur Sühne dafür hätte man gerade so gut einen anderen Küstenpunkt besetzen können. Jetzt können wir sagen, daß in der Wahl der Kiautschou-Bucht Richthofens geographischer Scharfblick sich vorzüglich bewährt hat. Denn sie ist in der Tat die natürliche Eingangspforte Schantungs nicht nur, sondern eines großen Teils von Nord-China. Durch die Nähe Japans und der Hauptschifffahrtslinie gewinnt sie eine bedeutungsvolle zentrale Lage in Ostasien.

¹⁾ Daß in den letzten Jahren die Phosphate an erster Stelle standen, beruht auf einer irrtümlichen Wertangabe, die im Jahresbericht 1912/13 verbessert ist.

Zur Erschließung war hier dreierlei nötig. Die Gründung einer Stadt, die Anlage eines Hafens und der Bau einer Bahn ins Hinterland. Alle drei Aufgaben wurden in kurzer Zeit gelöst. Die Stadt Tsingtau mit ihrer deutschen Sauberkeit ist die schönste und gesündeste Europäerstadt Ost-Asiens geworden. Der Hafen, für dessen Anlage die Kiautschou-Bucht günstige Bedingungen darbot, zeichnet sich durch vorzügliche Lade- und Werfteinrichtungen aus, die wesentlich dazu beitrugen, daß die Ostasienfahrer sich gewöhnten, Tsingtau anzulaufen. Die wichtigste Bahn, die durch die Senke des Schantung-Berglands nach Tsinanfu führt, wurde schon am 1. Juni 1904 vollendet und schließt jetzt an an die gleichfalls mit deutschem Geld erbaute Nordstrecke der Tientsin-Pukou-Bahn. So ist ein weites Hinterland an Tsingtau angeschlossen. Das zeigt sich in den Handelszahlen. Der Gesamthandel von Tsingtau betrug 1911/12 rund 360 Mill. Mark, um die Hälfte mehr als der aller übrigen Schutzgebiete zusammen! Außer dem Handel beginnt auch die Großindustrie in Tsingtau sich zu entwickeln dank den Kohlen- und Eisenlagern des Hinterlandes.

Aber nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung kommt hier in Betracht, mehr noch unsere moralischen Eroberungen. Mit der Eröffnung der deutsch-chinesischen Hochschule am 25. Oktober 1909 begann ein neuer Abschnitt unserer kulturellen Wirksamkeit im fernen Osten. Die Hochschule hatte 1912 bereits 350 Schüler. Zahlreiche Bewerber mußten wegen Raum- und Lehrermangels abgewiesen werden, ein Zeichen, wie sehr die Chinesen wünschen, sich mit abendländischer Kultur in deutschem Gewande vertraut zu machen. Viele Einrichtungen des Schutzgebiets, z. B. die Aufforstungen haben in den angrenzenden Teilen Chinas eifrige Nachahmung gefunden. Den schönsten Beweis für das Ansehen unserer jungen Kolonie erhielten wir, als Ende 1911 der große chinesische Aufstand ausbrach, der auf das gesamte Wirtschaftsleben des weiten Reiches lähmend wirkte. Damals hat Tsingtau „am stetigsten von allen Plätzen Nord-Chinas seine völlige Sicherheit und Ruhe inmitten aller Stürme der Revolution bewahrt.“ Wenn auch der Handel zunächst wegen der Unruhen im Hinterland zurückging, so sollte doch die Revolution unserem Schutzgebiet Nutzen bringen. Angesehene und wohlhabende Chinesen haben hier eine sichere Zuflucht gesucht und gefunden. Viele chinesische Firmen haben dauernde Zweigniederlassungen, andere neue gewerbliche Betriebe hier gegründet. 10—12 000 Chinesen sind 1911/12 nach Tsingtau gekommen. Hier hat Tsingtau seine Feuerprobe bestanden, von der ein neuer Aufschwung ausgeht. 1913 zählte Tsingtau bereits über 55 000 Einwohner und ist somit bei weitem die größte Stadt unserer Kolonien. Möchte diese Kolonie sich weiter so gut entwickeln wie bisher als ein Wahrzeichen und Ausgangspunkt deutscher Kultur!
